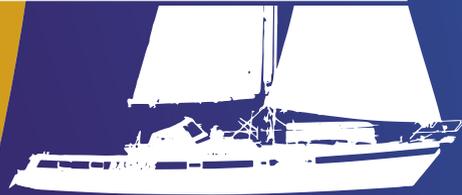
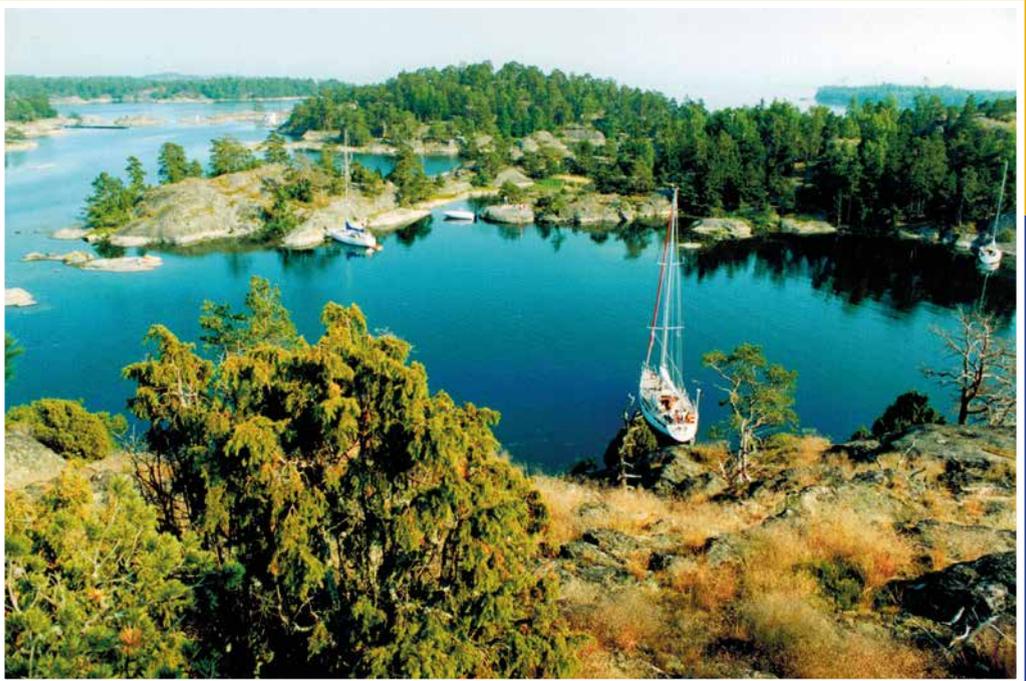


Ankerbuchten

in den ostschwedischen Schären
von Utklippan bis Stockholm

Nach den Reisen des „Rasmus von Cochem“



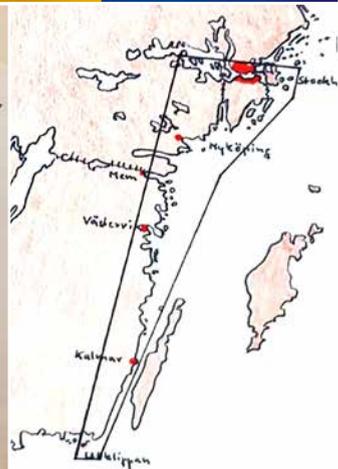
Von Beate & Wido Parczyk
Überarbeitet von Tim Rautenberg

Ankerbuchten

in den ostschwedischen Schären
von Utklippan bis Stockholm

Nach den Reisen des
„Rasmus von Cochem“

Von Beate & Wido Parczyk
Überarbeitet von Tim Rautenberg



Zum Buch

Das Buch führt durch den Schärengarten der Ostküste von Süd nach Nord, beginnend bei Utklippan. Dabei folgt es der Route, auf der wohl die meisten Segler lang segeln werden. Neben den Ankerplätzen sind auch einige Häfen erwähnt, die entweder für die Versorgung notwendig oder nützlich sind oder besondere Attraktionen aufzuweisen haben, wie z.B. Steinzeichnungen.

Zu den Skizzen in diesem Buch hier einige Erklärungen:

- Die Maßstäbe der Skizzen variieren von Platz zu Platz entsprechend den Bedürfnissen.
- Die Entfernungen sind in Metern angegeben.
- Die Pfeile deuten auf Ankerplätze am Fels hin.
- Manchmal sind Ringe vorhanden, die als Punkte an Land eingezeichnet sind.
- Bojen sind als kleine Kreise eingezeichnet.
- Starkstromleitungen sind mit dem Blitzzeichen bezeichnet,
- Telefonleitungen mit Tk.
- Ansonsten entsprechen die Zeichen den in den Seekarten üblichen.

Gewidmet

Unseren Kindern Tim und Nik, damit sie unsere Fahrten nachvollziehen können. (1997)

Den Enkeln Rania Beate und Dario Elias, da Beide während der Arbeiten beim Neusatz des Buchs nicht viel von Ihrem Papa hatten. (2019)

Vorwort (September 1997)

Als wir vor 13 Jahren das erste Mal nach Schweden segelten, wußten wir noch nicht, daß es der Anfang einer Liebe werden würde, die viele Höhepunkte, aber auch Enttäuschungen bereithalten sollte. Die Höhepunkte waren vor allem Begegnungen mit Menschen, deren Sprache wir anfangs nicht verstanden, aber auch die eindrucksvollen Erlebnisse in der Schärenwelt. Zu diesen wundervollen Erlebnissen haben uns im wesentlichen schwedische Segler verholfen, die wir unterwegs trafen und mit denen wir Erfahrungen und Tips austauschten oder von denen wir getröstet wurden, wenn wir gerade wieder mal unerfreuliche Begegnungen mit Einheimischen gehabt hatten.



Besonders geholfen haben uns die Gespräche mit den Drs. Polke und Anne Westling aus Stockholm, die uns den Zugang in die Schärenwelt verschafften, die Freundschaft mit Jonny Emanuelsson aus Figeholm, der uns einige Plätze in den Schären empfahl und beschrieb und uns auch Harstena erschloß, und Lennart Wennersten vom Sjöfartsverket in Norrköpping, der uns ermutigte, das Manuskript zu veröffentlichen und uns weitere Ankerplätze, wie z.B. Kupa Klint, empfahl. Dank gebührt auch dem Pfarrer von Trosa, der uns für die Geschichte dieser Stadt begeisterte und geschichtliche Zusammenhänge mit Anekdoten erhellte. Aber auch den finnischen Seglern Frederik und Lena Ekström, die uns unter anderem auch die Geschichte vom Slippen ihres Ankers in Sandharn erzählten und uns damit halfen, das miese Erlebnis, das wir da hatten, nicht mehr als charakteristisch für diesen Hafen anzusehen.

Ganz besonderer Dank aber gebührt meiner Frau Beate, die bei uns an Bord nicht nur die Navigation sehr sorgfältig erledigt, sondern mich auch noch dazu während aller Törns -nicht ganz uneigennützig -aufs genüsslichste mit täglich frischem Brot und anderen Leckereien verwöhnt und mit ihrer unendlichen Geduld und sachkundigen Hilfe sowohl an Bord als auch zu Hause dieses Buch erst ermöglicht hat.

Eigentlich sollte es ja bei einem großen Verlag erscheinen, der aber aus Kostengründen die Handskizzen am liebsten weglassen -und, wenn überhaupt, dann Schwarz/Weiß drucken wollte. Das aber entsprach absolut nicht unseren Vorstellungen. Deswegen trennten wir uns von dem Verlag und produzieren das Buch selbst, um die von uns gewünschte Qualität zu sichern.

Nachtrag Tim Rautenberg (November 2019)

Die 16.000 Exemplare des selbstproduzierten Buchs sind jetzt nach über 20 Jahren vergriffen. Daher habe ich mich entschlossen alle Seiten von Hand neu in InDesign zu setzen inkl. Überarbeitung der noch vorhandenen Bilder.

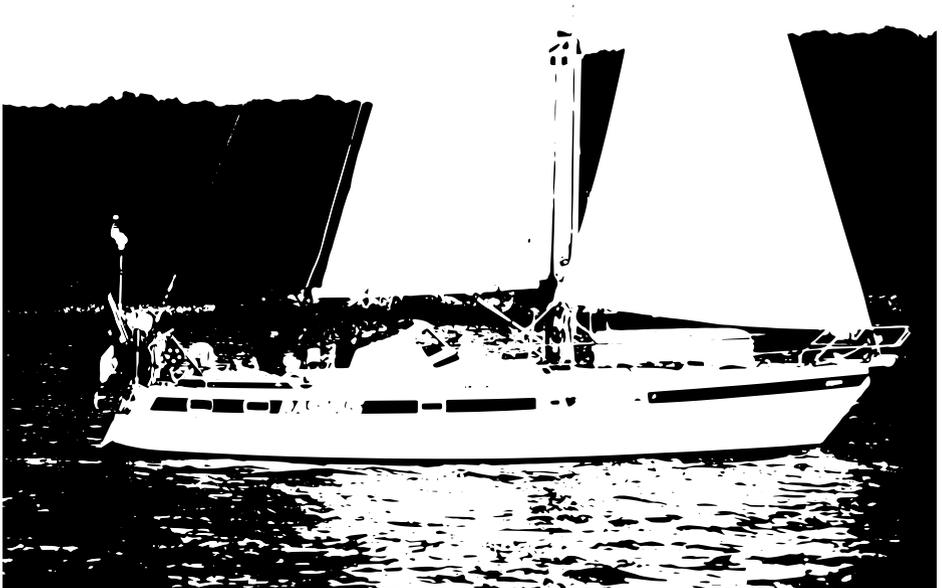
Da für mich der Eigenverlag nicht in Frage kam, entschloss ich mich zur Kombivermarktung via BoD als eBook und Print on Demand-Buch. Eine nahezu durchgehenden vierfarbige Version wie das Original musste dem kleineren Format und dem günstigeren Einband weichen da ansonsten das Buch in der Druckvariante über 80,- € gekostet hätte.



Impressum

Bibliografische Information der Deutschen Nationalbibliothek: Die Deutsche Nationalbibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über dnb.dnb.de abrufbar.

© 2019 Parczyk, Beate; Parczyk, Wido; Rautenberg, Tim
Herstellung und Verlag: BoD – Books on Demand, Norderstedt
ISBN: 9783750433120



Inhaltsverzeichnis:

Zum Buch	002
Vorwort	002
Distanzen in Seemeilen von Kiel	009
In die Schären segeln	010

Navigatorische Informationen

An- und Abreiserouten	012
Die Steine in den Schären	014
Ankern in den Schären	015
Wetter	016
Vorhersagen, Sender, Frequenzen und Zeiten	017
- Schwedische Unterhaltungsprogramme auf UKW und Mittelwelle	018
- Deutsche Unterhaltungsprog. auf Kurz-, Mittel- und Langwelle	019
- Schwedische Küstenfunkstationen auf UKW, Seefunkfrequenzen	020
Vorhersagegebiete	020
Windstatistiken Mai, Juli, September	021
Strömungskarte	024

Allgemeines über Schweden

Die Landschaft und ihre Entstehung	025
Stichworte zur Geschichte Schwedens	027
• Erstbesiedlung, die Svear und Goten	027
• Die Wikinger	028
• Die Hanse	029
• Die Union von Kalmar	030
• Schweden als Großmacht	031
• Das 18. Jahrhundert, ein Jahrhundert der Aufklärung	032
• Der Hintergrund für Verdis Oper „Ein Maskenball“	032
• Bernadotte, ein Franzose als schwedischer König	032
• Das 19. Jahrhundert	033
Die Schweden	034
Die Schweden und ihre Touristen	037
Feiertage	038
Das Allemansrecht, ein „Outdoor“-Knigge	038
Sperrgebiete und Naturschutz	039
Einreisebestimmungen	040
Die Einreise mit Tieren	040



Impfungen	041
Zoll	041
Geschäftszeiten	041
Chartermöglichkeiten	042

Pilotteil

Bootssportkarte Serie F	043
-------------------------	-----

Karte No		
Utklippan	821 SE	044
Torhamn	819 SW und 621 NE	044
Kristianopel	713 SW	045
Kalmar	713 NE, 712 NW	
	712 SW und 712 SE	046
Fläskö und Solberganäset	6241 S	049
Figeholm	6241 N	049
Rägholmen und Fägelö in Figeholms Skärgård	6241 N	052

Bootssportkarte Serie C

Karte No		
Figeholm und Rägholmen	6241 N	052
Kräkelunds Lotshus	624 NW	053
Orrholmen	624 NW	055
Käringskäret und Äspklubben	624 NW	055
Klitemäla und sein Skärgård	624 NW	057
Vippholmen	624 NW	058
Spärö, Pärönholmen, Katsholmama, Glohalsen	6231 W	061
Krokö	6231 W	062
Mjödö	6231 W	064
Västervik	6231 W	065
Södra Malmö	623 NW und 623 NE	066
Smedviken auf Vinökälv	623 NW	068
Slipholmen, Konvaljeholmen	623 NE	070
Kälmälsö	623 NE	070
Kärö, Bätsviken und Lotsskackelshamn	623 NE	072
Trollholmen, Kolmosö	622 SW	075



Långviken	622 SW	076
Lilla Alö	622 SW	077
Stora Kalvholmen	622 SW	079
Drottningviken bei Fyrudden	622 SW	081
Finnhamn, zwischen Lindholmen und Fängö	622 SW	081
Kättilö	622 SW	083
Gubbön, West- und Südbucht	622 NE	083
Harstena, Hafen und Lagune	622 NE	086
Häskö, die Nordbuchten	622 NE	089
Häskö, die Westbucht	622 NE	091
Häskö, die Südostbucht	622 NE	092
Väggö	622 NE	092
Missjö	622 NE	093
Kupa Klint	622 NE	097
Lövö	622 NE	100
Yttre ön und Verkholm	621 SW und 622 NE	102
Risö, Äspholm und Vrängö	621 SW und 622 NE	103
Ormöama	621 SW und 622 NE	105
Die Tonne Kejsaren	621 SW	106
Marö Kupa	621 SW	107
Gottenvik	621 SW	107
Lundasund	621 NW	110
Svartsskogskär	621 NW	111
Hasselö Bergö	6211 SW	113
Lilla Trässö	6211 SW	114
Nyköping	6211 NW	118
Längskär	6211 NW	119
Romholmen	6211 NW	120
Broken	6211 NE	120
Sackholmen	6211 NE	122
Aspö und Stora Krokholmen im Stendörren	6173 SW	123
Vasskroksholmarna bei Stendörren	6137 SW	125
Örnklubbarna, die Garage	6137 SW	126
Klovskär, Granholmen und Hasselklubbarna	6173 SW	127
Ringsön	6173 SW	130
Hökö	6173 NE	132
Trosa	6173 NE	135
Hänöbucht	6173 NE	137
Fifong	6172 NE	137
Fifongs Sörviken	6172 NW	139



Bjömö	6172 NW	140
Stora und Ulla Arkholmen	6172 NW	142

Bootssportkarte Serie A

Karte No		
Lacka	616 SW	146
Ränö mit Ränöhamn und Hjortholmen	616 SW	147
Kyrkviken auf Utö und Südhafen Utö	616 SW	150
Dalarö	6161 W	152
Smäddalarö	6145 SW	154
Ornö mit Ornöhuvud, Torviken und Söderviken	6161 E	155
Kymmendö: Persholmen und Huvudholmen	6161 E	
Kymmendö Söderviken	6161 E	157
Ägnö: Napoleonsviken und Kälkviken	6145 NW	161

Karte No		
Svenska Högarna	613 SE	164
Sandhamn	615 NW u. 6144 NE	167
Lökholmen	615 NW u. 6144 NE	168
Kroksö, Ostkobben	615 NW u. 6144 NE	169
Södra Björköundet	615 NW u. 6144 NE	169
Norra Björköundet	615 NW u. 6144 NE	169
Stockholm, Wasahafen und Navishamn	6142 SW	171

Auf dem Mälaren

- Björkö im Mälarsee	Karte Mälaren Östra Delen 111	177
- Mariefred	Karte Mälaren Östra Delen 111	178
- Lövnäsviken	Karte Mälaren Östra Delen 111	179
- Storsand	Karte Mälaren Östra Delen 111	180
- Strängnäs	Karte Mälaren Östra Delen 111	181

Stichworte zu Schiff und Crew	183
Zu den Autoren	184

Dezember 2019	186
---------------	-----



In die Schären segeln

Dicker Nebel schwabbert um uns herum. Es ist Anfang Juni und der zweite Morgen auf unserer Reise nach Schweden. Ich wecke Beate, meine allerbeste Navigatorin und wir beschließen, um die Ecke in die Hanöbucht zu laufen, weil das wohl sicherer ist als zwischen den Fähren nach Ystad zu segeln, - und dabei können wir diese riesigen Schiffe ja nicht einmal zeitig genug sehen. Wir bleiben also auf Kurs und erleben, als erst einmal der Nebel weggeblasen ist, einen wunderschönen Sonnentag.

Wir sind schon an anderen Küsten gesegelt - über den großen Teich in die Karibik oder auch entlang der englischen Küste - aber egal wo wir waren, immer haben wir uns hierher zurückgesehnt. Und so segeln wir jetzt schon viele Jahre zu zweit um und in Schweden und haben anfangs mit sehnsüchtigen Blicken die Masten hinter den Schären gesehen, ohne zu wissen, wie wir da wohl hinkämen. In diesen Jahren haben wir es immer wieder probiert, sind immer wieder auf Steine aufgelaufen und es vergeht auch jetzt noch fast kein Jahr, ohne daß wir unseren Kiel etwas beschädigen.

Das passiert aber beileibe nicht nur uns. Als ich wegen des Copyrights über die schwedische Botschaft einen Kontakt zum Sjöfartsverket suchte, erzählte mir der Botschafter vom Segeln in den Schären. - Bis er auf den Punkt kam: Wer hier segelt und wirklich den Eingang zu den kleinen Buchten sucht, läuft zwangsläufig irgendwann einmal auf Grund. - Auch er!

Vor einigen Jahren trafen wir einen Schweden, der uns von einem Buch erzählte, das uns zu den ersehnten Plätzen führen könnte. Von da an ging es aufwärts und wir wurden immer mutiger - so mutig, daß wir uns heute auch an unverzeichnete Ankerplätze heranpirschen. Dabei haben wir gelernt, das Wasser zu lesen, d.h., wir beobachten, seit wir auch abseits der Prickenwege segeln, viel genauer die Wasserfarbe, Wellenbildung, Tiere und Pflanzen, um auf die Beschaffenheit und Form des Grundes Rückschlüsse zu ziehen.

Wir benutzen die schwedischen Bootssportkarten sowie das schwedische Küstenhandbuch, paralell dazu das DSV Hafenhandbuch und den Yacht-pilot. Die beschriebenen Ankerplätze sind in dem Kartensatz Bätssportkort Serie F Oskarshamn - Ähus, Serie C Landsort - Oskarshamn, Serie A Arholma - Lands-ort und in der Schwedischen Karte: Mälaren Östra Delen 111 enthalten.



Für uns sind auch Veröffentlichungen des Svenska Kryssar Klubben hilfreich. Ein Buch von Ake Améen führt in vielen Zeichnungen und schwedisch geschriebenen Beschreibungen durch den Schärengarten Ostschwedens. Améen segelte sein Leben lang in den Schären und kartographierte sehr sorgfältig die von ihm so geliebten Plätze, indem er mit seinem Dingi und einem eingebauten Echolot Meter um Meter die Ankerplätze abruderte. Sein Schüler Sven A. Hansson führte das Werk fort und auch wir nahmen uns an ihm ein Vorbild.

Die meisten Anregungen erhielten wir, wenn wir abends mit schwedischen Nachbarn auf dem Fels saßen und uns über das woher und wohin unterhielten. Bei diesen Gesprächen holten wir alle unsere Karten und markierten die vom Nachbarn empfohlenen Plätze und Besonderheiten, so z.B. Björkö (eine der vielen Inseln gleichen Namens): holzbeheizte Sauna, unbedingt wieder das verbrauchte Holz ersetzen - strenges aber freundliches Regiment eines Ehepaares, das sich um die Insel kümmert. Auf diese Weise segelten wir fast immer mit mehreren alternativen Zielen los. Es kam aber auch oft vor, daß wir die beschriebenen Plätze als zu voll empfanden und dann auf eigene Faust zu suchen begannen.

Generell kann man sagen, daß fast alle Ankerplätze, die in den schwedischen Büchern beschrieben sind, zumindest in den schwedischen Ferien von Anfang Juli bis Anfang August überlaufen sind. Hat man aber erst einmal einen Blick für solche Naturhäfen entwickelt, findet man auch andere, weniger volle Plätze. So haben wir es gelernt, und so soll es auch der Leser mit diesem Buch lernen, das anregen soll, selber zu suchen.

Die hübschesten der von uns besuchten Buchten und Inseln habe ich beschrieben, aber auch ein paar Buchten, die einfach am Weg liegen, wenn man „Strecke machen“ möchte. Ein Schwede, den ich auf einer Schäre traf, ermunterte mich dazu mit den Worten: „Wer hierher findet, gehört auch hierher.“ Dem füge ich lediglich hinzu „Aber trauen muß man sich, denn Steine lauern überall.“

Wenn ich auch dieses Buch nach bestem Wissen geschrieben habe, kann ich für die Richtigkeit der Angaben keine Haftung übernehmen. Es kann auch nicht als alleinige Navigationsunterlage benutzt werden und will keineswegs ein Küsten- oder Hafenhandbuch ersetzen.

Aber es soll zu den Ankerplätzen führen, die den meisten Seglern in schwedischen Gewässern verschlossen bleiben, und es soll dazu anregen, die noch



bestehenden Spannungen zwischen den einheimischen Seglern und uns Besuchern durch Gespräche und Zuwendung abzubauen.

Navigatorische Informationen

An- und Abreiserouten

Von der Häufigkeit der einzelnen Winde her gesehen empfiehlt sich die Anreise etwa von Kiel aus vorbei an Gedser und Sandhammern über Utklippan und durch den Kalmarsund. Die Rückreise durch den Götakanal und über das Kattegat hat den Vorteil, daß bei den vorherrschenden Winden aus West bis Südwest eigentlich immer eine schnelle Reise gewährleistet ist, aber für den Götakanal benötigt man vernünftigerweise ca. 14 Tage, denn für eine schnellere Reise ist er viel zu schön.

Die Anreise über das Gedser Rev und an der Südostecke Schwedens vorbei nach Kalmar ist auf direktem Weg etwa 270 sm lang. Und von Kalmar bis Mem, dem Beginn des Götakanals, sind es noch einmal etwa 90 sm. Bis Stockholm segelt man von Kiel aus ca. 450 sm.

Für das Segeln in den Schären sollte man sich über den Daumen gepeilt etwa 30-40% der Zeit nehmen, wenn es nicht in einem Rutsch durch gehen soll. Nachtetappen im Schärenfahrwasser sollten keinesfalls gesegelt werden. Bei Etmalen bis allerhöchstens 30 sm sollten genügend Ruhe- und Besichtigungstage, aber auch Reservetage eingeplant werden. Wir segeln an manchen Tagen sogar nur 3 bis 4 Meilen bis zur nächsten Bucht. Insgesamt sollte für eine Reise in das reizvollste Gebiet zwischen Kalmar und Landsort ein Zeitraum von 4-5 Wochen, bis Stockholm ca. 5-6 Wochen zur Verfügung stehen.

Ein großer Rundtörn von Kiel über Kalmar - Öland - Gotland - Schären - garten Stockholm - Götakanal (2 Wochen) zurück nach Kiel wird etwa 7 Wochen dauern. Dabei wird man die Vielfalt der südschwedischen Landschaften am besten kennenlernen. Insgesamt können die angegebenen Zeiten nur Anhaltspunkte sein, denn jeder hat seinen eigenen Rhythmus. Teilt man sich aber die Reise mit anderen Crews, die jeweils nur eine Strecke segeln, gewinnt man sicherlich mehr Ruhe, die Etappen zu genießen.

Das Segeln in den Schären selbst kann recht anstrengend sein, weil dauernde Aufmerksamkeit gefordert ist. Denn die Schären sind oft schlecht voneinander zu unterscheiden, und welcher Stein welchem Punkt in der Karte zu-



geordnet werden muß, kann man nur sagen, wenn man immer ganz genau weiß, wo man ist. Bei uns an Bord hat meine Frau Beate entweder den Finger auf dem jeweiligen Standort liegen, oder die Tonnen, Inseln oder Steine am Weg werden abgehakt. Keinesfalls sollte man die Position des GPS überbewerten! Die dürfte oft genug zu ungenau sein.

Bei der Anreise kann man natürlich eingeweht werden. An der Südküste bieten zwar einige Häfen Schutz, aber die Etappe über die Hanöbucht nach Utklippan sollte gut geplant sein, ebenso wie die nach und von Gotland oder den Aland-Inseln. Dagegen segelt man im Schärengarten meistens recht geschützt.

Wir auf dem „Rasmus“ empfinden, nachdem wir in den ersten Jahren, von Hafen zu Hafen segelnd, die Küste erkundet haben, die durchgehende Reise von Kiel bis Utklippan als schnelle und nicht unangenehme Lösung. Unterwegs erwischt uns häufig morgens Seenebel. Heute ist das zwar kein navigatorisches Problem mehr, aber es ist wegen der Berufsschiffahrt unangenehm und gefährlich. Die alten Seefahrer haben sicherlich aufgetatet, wenn sie bei Käseberga oben auf dem Berg Ales Stenar, die größte wikingische Steinsetzung Skandinaviens wie Mausezähne aus den Nebelschwaden auftauchen sahen und damit wußten, daß sie die Südostecke Schwedens vor sich hatten. Das kann ein sehr eindrucksvolles Erlebnis sein. Ein bißchen erinnert dieses Grabmal an Stonehenge.

Im Hafen von Utklippan stimmen wir uns gern auf Schweden ein und Kalmar ist unser traditioneller Verproviantierungshafen. Auch bei der Rückreise versuchen wir fast immer, in Kalmar oder weiter südwärts in Kristianopol, Torhamn oder Karlskrona eine Ostwindperiode abzuwarten, verbringen auch gern etwas Zeit an Blekinges Südküste und gehen dann über die Hanöbucht, wenn der Wind stimmt. Dabei bietet sich Simrishamn an, aber auch Skillinge, ein recht hübscher Ort voller rosenumrankter Häuser, mit seinem bemerkenswerten Ausrüster nördlich des Hafens und dem Fischladen im gleichen Gebäude, in dem eine geborene Österreicherin sehr leckere Fischhappen macht. Die nächste Etappe kann Ystad mit seinem wunderhübschen mittelalterlichen Stadtkern sein, und da sind wir schon fast wieder in oft befahrenen Gebieten. In Ystad vergesse ich es nie zum Schiffsausrüster zu gehen, der nahe dem Hafen, grad beim Bahnübergang in einem alten Backsteingebäude seine „Schätze“ anbietet. Der Laden heißt Tackel & Täg und liegt in der Spanienfarargatan I. Ob man von hier aus nach Hiddensee oder Warnemünde absetzt oder in Skanör noch ein paar Badetage einlegt,



bevor man in die teuren dänischen Gewässer geht, ist nicht nur eine Frage der Kondition und der Wetterverhältnisse. Kürzere Etappen bietet der Weg durch die dänische Inselwelt auf jeden Fall.

Hat man aber viel Zeit und kennt den Götakanal noch nicht, dann sollte man vor ihm keine Angst haben und ihn befahren. Er bietet eine wesentliche Ergänzung zu den Erfahrungen in den Schären.

Die Steine in den Schären

In den Schären zu segeln macht es notwendig, sich an die schwedischen Boots-sportkarten zu gewöhnen, die außerordentlich genau sind. Dabei findet man häufig Punkte in der Karte, die kleine Steinhäufen oder Schären im Kindesalter sind. Diese Punkte variieren in Natura sehr.

Andere Zeichen, die sehr häufig vorkommen, sind die überspülten Steine (ein + mit vier Punkten drum herum). Das sind relativ einfach zu findende Steine, weil man sie an der Brandung, an den drauf stehenden Vögeln oder am Gras, das darauf wächst oder auch nur an der Verfärbung des Wassers erkennen kann.

Ein „+“ allein ist ein Stein unter Wasser, und der verrät sich nur sehr selten. Das sind die Brocken, die uns immer wieder den Kiel beschädigen. Wenn es beim Anschleichen passiert, ist es nicht so schlimm. Geschieht es aber z.B. beim Kreuzen in voller Fahrt, kann es das Ende der Reise bedeuten.

Die Seezeichen entsprechen grundsätzlich unseren. Die Schweden haben ihre Einheitstonne, die sie mal rot, mal grün färben und die auch schwarz/gelb als Untiefentonne herhalten muß. Oder auch grün mit goldener Krone und der Aufschrift „Kejsaren“. Es gibt aber auch die bei uns bekannten Spieren - zum Teil mit Topzeichen, die in der Regel aus Holz sind (anders als die dänischen, die Plastik auf dem Top haben).

Für uns waren auch die Kummel, die in der Karte mit „Kl“ abgekürzt werden, neu. Das sind Steinhäufen, die teilweise angemalt sind und früher die alleinigen Orientierungshilfen waren. Sie können sehr schön aussehen, aber auch ziemlich eigenartige Formen annehmen.



Ankern in den Schären

Will man in den Schären ankern, gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten. Einmal das freie Ankern, wie wir es kennen und zum anderen das Ankern am Fels, das von den Schweden fast ausschließlich praktiziert wird. In den Häfen sind manchmal Heckbojen ausgelegt, teilweise muß aber auch vor Heckanker festgemacht werden.

Für beide Möglichkeiten sollte man vorbereitet sein. Es gibt zwar Spezialisten, die mit einem Anker beide Möglichkeiten abdecken wollen, aber am Ende sehen wir sie doch nicht oft am Fels liegen. Die Schweden denken und handeln da ziemlich praktisch. Sie führen nämlich oft einen kleinen Telleranker am Heck, manchmal in einer Kiste mit Kette und Leine, manchmal im Köcher. Aber mit diesem Anker ist freies Ankern nicht möglich, weil er in der Regel zu klein gewählt wird.

Wir fahren für's freie Ankern einen 20 kg schweren Bügelanker an einer 50 m langen Kette und suchen uns Wassertiefen zwischen 5 m und 2,5 m aus. In der Regel ist der Ankergrund in Ostschweden gut, nur relativ selten rutscht der Anker über Steine oder Gras.

Beim freien Ankern selbst werfe ich das Eisen erst, wenn das Schiff steht und gebe dosiert Kette, wenn es abzutreiben beginnt. Die 4 bis 5-fache Wassertiefe als Kettenlänge reicht eigentlich immer. Sehr dosiertes Eingraben mit dem Rückwärtsgang des Motors sagt mir ob die Kette hält, wenn ich sie mit der Hand auf Zug halte. Und damit die Kette nachts nicht immer wieder einruckt, habe ich eine Kralle an einen 2 m langen und nicht allzu dicken Tampen gespleißt, der den Zug des Schiffes am Anker abfedert, wenn ich sie so in die Kette einhänge, daß die Kette etwas länger ist als der Tampen.

Wenn wir mit dem Bug an den Fels gehen wollen, machen wir in unbekanntem Ankerbuchten immer erst einmal einen Probeanlauf, wobei einer am Bug steht und nach Steinen Ausschau hält. Ist alles klar, so lasse ich unseren Heckanker (ein kleiner Bügelanker von 15 kg), der schon frei zum Fallen in seiner Halterung hängt (Plastikrolle und -haken), etwa zwei Schiffslängen vor dem Ufer fallen. Da er mit 5 m Kettenvorlauf an einem 50 m langen aufgerollten Gurtband hängt, kümmert er mich vom Augenblick des Fallens an nicht mehr bis wir vom am Fels einigermaßen klar sind. Erst dann hole ich die Ankerleine dicht.



Wir haben je zwei gerade und abgewinkelte Felsnägeln dabei, die je nach Verlauf der Felsspalte ausgewählt werden, damit der Zug entweder rechtwinklig zur Felsspalte weggeht oder über den Hebel den Haken in der Spalte verankert. Manchmal ist auch ein Baum in der Nähe, der zum Anbinden herhalten muß.

Gelegentlich ist aber der Fels sehr geschlossen und auch kein Baum in der Nähe, so daß man sehr lange Leinen (ca. 20 bis 30 m) braucht, um festmachen zu können (z. B. Lunda oder teilweise in Napoleonsviken).

Beim Festmachen springt erst mal einer vom Boot auf den Fels, meistens also runter. Bei uns ist es, wie wohl auf den meisten Schiffen, die Bootsfrau. Das erfordert manchmal ziemlichen Mut und große Geschicklichkeit. Dafür revanchiere ich mich bei ihr nach dem Festmachen mit einer bequemen Leiter, um leichter an Bord zu kommen. Unterwegs fahren wir die Leiter als Fenderbrett an der Reling.

Für die Anlegemanöver rechnen wir in unbekanntenen Buchten bis zu eine Stunde Zeit ein, bis wir wirklich fest sind und alles geregelt ist (notfalls halt auch ein Tauchgang). Beim Ankern ist es ratsam, sich auch die Küstenlinie anzusehen, da sich an der Breite des sauberen Streifens in etwa eine Aussage über den Wasserstand geben läßt, der hauptsächlich durch Wind beeinflusst wird. Bei Unklarheit sollte von der erwarteten und beschriebenen Wassertiefe bis zu 30 cm abgezogen werden.

Wetter

Gemessen an der geographischen Breite ist das schwedische Klima im Sommer recht warm und niederschlagsarm. Im schwedischen Inland herrscht nämlich häufig ein kontinentales Klima. Das bedeutet größere Temperaturunterschiede und geringere Niederschlagsmengen als an der Küste. Dabei können in den Sommermonaten durchaus Temperaturen von 30°C erreicht und im Winter andererseits -25°C gemessen werden.

Während der Westen Schwedens eine jährliche Niederschlagsmenge von mehr als 1000 ml hat, kommt die Leeseite auf wesentlich geringere Werte, so z.B. Kalmar mit 471 ml. Die mittleren Januartemperaturen von -3°C in Stockholm und -1°C in Göteborg spiegeln aber deutlich die maritimen Einflüsse wider.



Das Wetter der Ostküste ist beständiger als das der Westküste. Die Häufigkeit der sommerlichen Winde aus verschiedenen Richtungen zeigen die Windstatistiken der Monate Mai, Juli und September.

Es sind aber nicht nur die Starkwindsituationen, die das Segeln erschweren, sondern auch Seenebel oder Regenschauer, die die Sicht erheblich vermindern. Dabei sind die regenärmsten Monate Mai, Juni und Juli. Der Juni und Juli haben auch den geringsten Nebelanteil, wobei ein kalter Winter auch noch im Juni durch das noch kalte Wasser reichlich Nebel beschern kann. Einer klaren Nacht folgt dann häufig Sonnenschein am Morgen mit darauf folgendem dichten Seenebel durch die Erwärmung der Luft über dem kalten Wasser und Wolkenbildung im Lauf des Tages. Am Nachmittag löst der Nebel sich dann sehr oft wieder auf.

Überhaupt hat die Wassertemperatur einen gewissen Einfluß auf das Wetter und man unterscheidet im Sommer grob eine Kaltwasserperiode mit beständigerem Wetter bis in den Juli, sowie eine Warmwasserperiode mit eher unbeständigerem Wetter von Mitte Juli bis in den Oktober. Auf See ist der August der wärmste Monat, er ist aber auch schon wieder regenreicher. Trotzdem ist es wahrscheinlich der schönste Segelmonat, denn das Wasser ist warm, die Tage meist angenehm und vor allem sind die Industrieferien der Schweden vorbei. Das heißt, im Schärengarten ist auch wieder ein freundlicheres Klima unter den Seglern eingekehrt.

Da die Ostküste im Winter oft bis Ende März zugefroren ist, darf im Frühsommer nicht mit kommoden Badetemperaturen gerechnet werden. So zeigte uns das Badethermometer im Juni 13°C in Bätsviken (nach einigen kurzen, hastigen Zügen im Wasser), im Juli tendiert die Wassertemperatur bereits zu 17°C, kann aber auch schon viel wärmer sein, wie in den Jahren 1995 und ,97 Im August sind 19°C und mehr zu erwarten. Deutlich höhere Temperaturen in geschützten Lagen sind durchaus die Regel (24°C in Skanör im August -97).

Wettervorhersagen

Wettervorhersagen für die schwedische Ostküste sind u.a. lokal über schwedische Sender zu erhalten. Dabei ist in der Regel das erste Programm für das Wetter zuständig. Es wird nach den Nachrichten verlesen. Das 3. Programm ist das Lokalprogramm. Die Küste entlang nach Norden segelnd bieten sich dabei folgende **schwedische Unterhaltungssender** an:



Radio	Sender	Progr.	Frequenz	annäher. Deckungsbereich
Trelleborg		3	98,7 Mhz	Gebiet um Trelleborg
Trelleborg	Ystad	3	99,0 Mhz	Gebiet um Ystad
Karlskrona	Karlshamn	1 + 3	90,3 + 98,3	Hanöbucht und Blekinge
Karlskrona		1 + 3	89,1 + 97,7	östliches Blekinge
Karlskrona	Emmaboda	1 + 3	93,0 + 95,6	Blekinge und Kalmarsund
Kalmar	Oskarshamn	3	94,4 Mhz	Oskarshamn u. Umgebung
Kalmar	Västervik	1 + 3	88,3 + 96,0	Nördlich. Kalmarsund
Östergötland	Norrköping	1 + 3	90,0 + 94,8	Loftahammar-Landsort
Sörmland	Norrköping	3	98,7 Mhz	Loftahammar-Landsort
Gävleborg	Södertälje	3	97,6 Mhz	Södertälje u. Umgebung
Stockholm	Stockholm	1 + 3	92,4 + 99,3	Oxelösund - Söderarm

Die **Wettervorhersagen** werden **zu folgenden Zeiten** verlesen:

06:25	Montag bis Samstag	Programm 1 ohne Stationsmeldungen
06:30	Montag bis Samstag	Programm 1 nach den Nachrichten
07:00	Montag bis Samstag	Programm 1 nach den Nachrichten
07:30	Montag bis Samstag	Programm 1 nach den Nachrichten
08:00	täglich	Programm 1 nach den Nachrichten
09:00	Montag bis Freitag	Programm 1 und 3 nach den Nachrichten
13:00	täglich	Programm 1
16:42	täglich	Programm 1
16:45	täglich	Progr. 1, Progr. 3 nach den Nachrichten ca. 16:57
18:25	täglich	Programm 1
21:50	täglich	Programm 1
23:00	täglich	Programm 3 nach den Nachrichten

Auf der Mittelwelle sendet bei 1179 kHz im 254-m-Band Radio Sölvesborg mit dem 1. Programm am Abend auch das Auslandsprogramm (UTC 1600-0000 Uhr). Tagsüber hört man den Sender im größten Teil der Ostsee, nachts reichen die 600 kW Sendeleistung angeblich deutlich weiter - wir haben ihn aber trotz guter Ausrüstung abends nie empfangen.



Auf 89,6 Mhz sendet Radio Stockholm in englischer Sprache und von 1900 bis 2000 Uhr auch einen deutschen Beitrag. Im Raum Nyköping empfängt

man auf 102,3 Mhz Nachrichten und das Wetter in englisch und deutsch.

Auch **deutsche Sender auf Kurz-, Mittel- und Langwelle** sind zumindest auf der An- und Rückreise zu empfangen. Folgende Aufstellung hilft:

Radio	Sender	Programm	Zeit	Gebiet
NDR 4	Kiel	972 kHz	08:30/22:20/00:05	B8 - B14
NDR 4	Flensburg	702 kHz	gleiche Zeiten	B8 - B14
Deutschlandfunk		1269 kHz	01:05	B6 - B14
		177 kHz	06:40	
		6005 kHz	11:05	
Deutsche Welle	6075 + 9545 kHz		12:55	B1 - 4,7 - 15

Wir hören fast nur Sender auf Kurzwelle. Im Sommer senden auch die schwedischen Küstenfunkstellen Wetterberichte auf UKW in englisch um 09.33 und 21.33 Sommerzeit. Die Meldungen enthalten Sturmwarnungen, eine Übersicht und die Vorhersagen für 24 Stunden. Jeweils eine Stunde vor den angegebenen Zeiten senden die Küstenfunkstellen eine Vorhersage für die Region.

Karlskrona Radio meldet sich um 11.54 und 23.54 Uhr auf 2789 kHz in J3E (frequenzmodulierte Einseiten-Telefonie) und auf UKW Kanal 11 und 12 in englischer Sprache mit den Vorhersagen für die Gebiete B 9 bis B 12.

Die Lang- und Mittelwellensender sind zwar tagsüber klar und deutlich zu empfangen, abends dagegen sind sie alle von osteuropäischen Sendern überlagert und unverständlich. Dies ist einmal ein Phänomen der Überreichweiten und zum anderen eines der Sonnenfleckentätigkeit, die sich im 11-Jahresrhythmus ändert und in den kommenden Jahren einen besseren Empfang verspricht (siehe auch Sölvesberg auf 1179 kHz). Deswegen sollte versucht werden, den Wetterbericht, wenn es denn ein deutscher sein sollte, tagsüber zu empfangen.

Da sich die Sendezeiten ändern können, sollten sie zu Beginn der Saison überprüft werden.



Küstenfunkstellen an der Ostküste Schwedens

Station Kanal Station Kanal Station Kanal

Gävle	23	Kivik	28	Smygehuk	24
Emmaboda	26	Kramfors	84	Södertalje	66
Farö	28	Lulea	25	Sundsvall	24
Härnösand	23	Mjällom	64	Törö	24
Hjälmaran	81	Nack	26	Umea	26
Hoburgen	24	Norrköping	27	Väddö	28
Hudiksvall	25	Ölands Södra	27	Västeras	25
Kalix	28	Öregrund	24	Västervik	23
Karlshamn	25	Örnsköldvik	28	Visby	25

Die **deutschen Küstenfunkstellen** senden ihre Seewetterberichte mit Wetterlage, Vorhersage bis 12 Stunden und Aussichten für weitere 12 Stunden für die Gebiete B 9 bis B 12 um 0730 und 18.30, sowie auf Ersuchen. Die Sendungen werden auf Kanal 16 angekündigt.

Station	Kanal	Station	Kanal	Station	Kanal
Flensburg	25	Rostock	26		
Kiel	26	Fischland	23		
Lübeck	27	Rügen	05	Arkona	01

Vorhersagegebiete

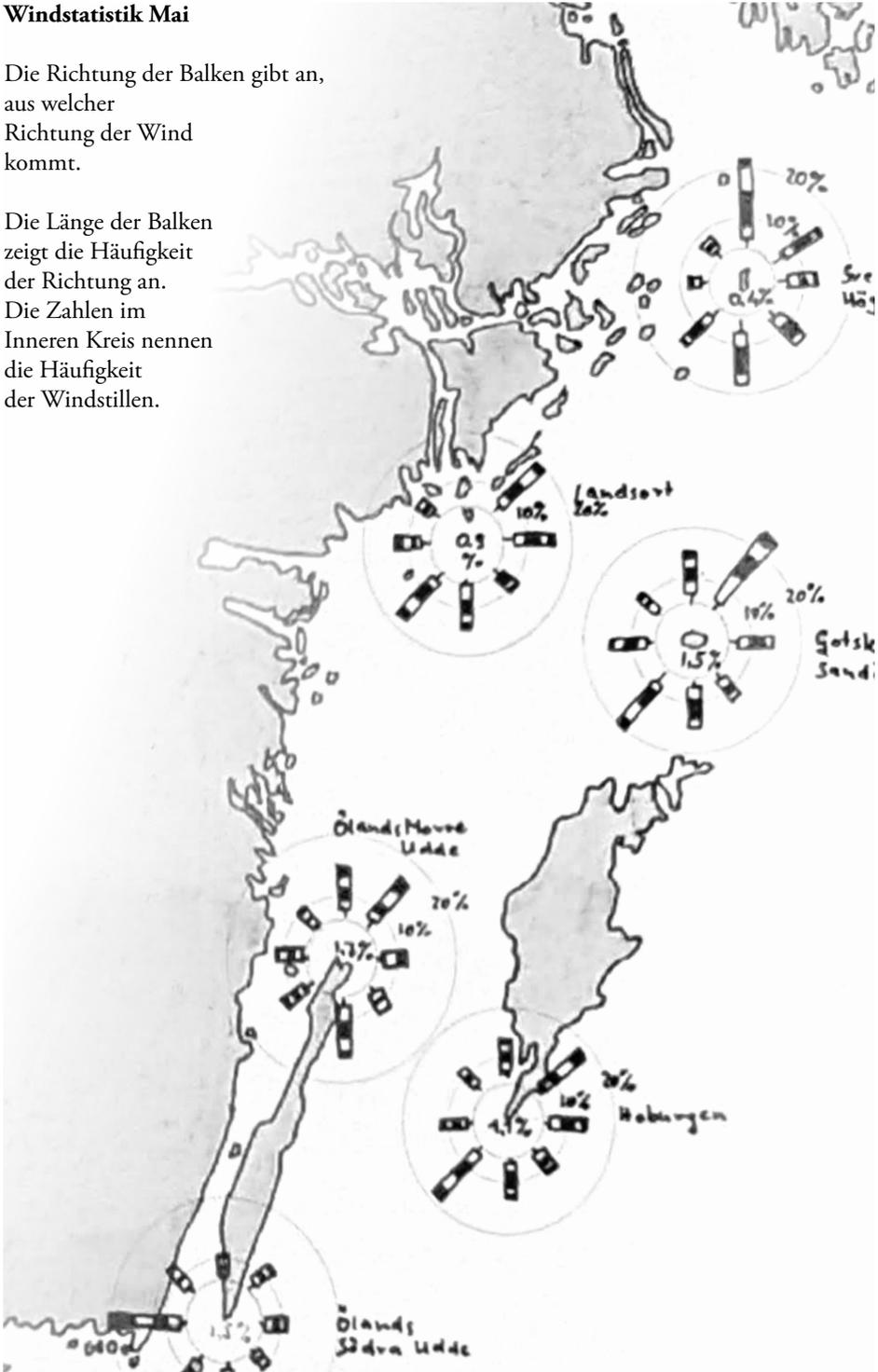
B 10	Södra Östersjön (Südliche Ostsee) reicht etwa von einer Linie Falsterbro - Arkona bis Öland
B 8	Mellestra Östersjön (zentrale Ostsee) reicht vom Süden Ölands bis etwa
	Höhe Harstena - Gotska Sandön
B 7	Norra Östersjön (Nördliche Ostsee) reicht von Höhe Harstena - Gotska Sandön bis Söderarm - Finska Utö
B 4	Alands Hav och Skärgårdshavet umfaßt die Alandsee



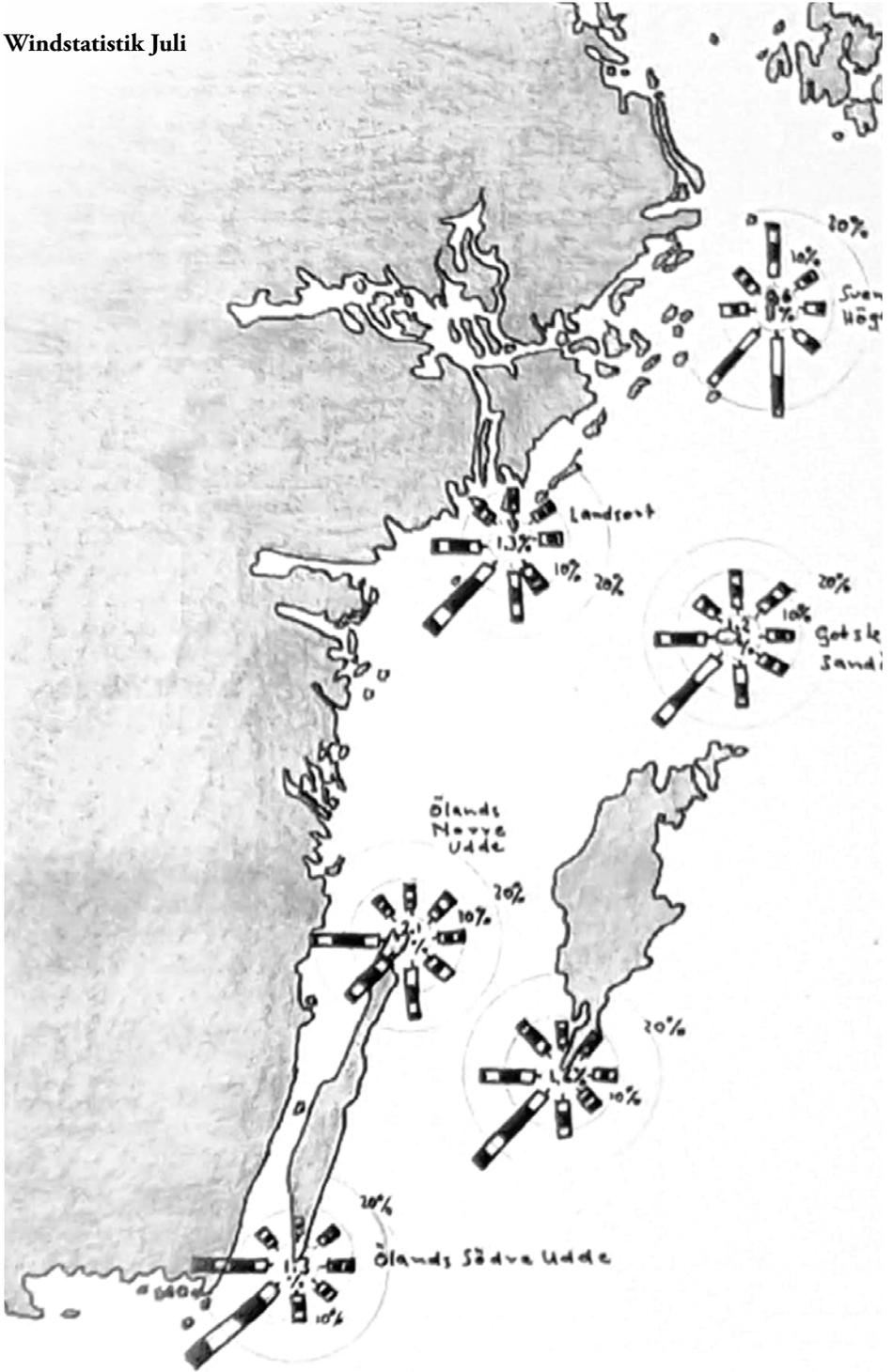
Windstatistik Mai

Die Richtung der Balken gibt an, aus welcher Richtung der Wind kommt.

Die Länge der Balken zeigt die Häufigkeit der Richtung an.
Die Zahlen im Inneren nennen die Häufigkeit der Windstillen.



Windstatistik Juli





Vielen Dank an meine Frau die bei den Arbeiten zur Neuauflage viele meiner Aufgaben übernommen hat.
<https://www.stb-rautenberg.com/>



Als Experte im Bereich Druck, Weiterverarbeitung und Grafik habe ich mich für BOD zur Veröffentlichung entschieden.
<https://www.printdesign-crossmedia.de/>



Alle Grafiken und Bilder wurden mit Illustrator und Photoshop bearbeitet und in InDesign fertig gestellt.
<https://www.diebilderstube.de/>



Die Website in 6 Stunden mit dem CMS WordPress erstellt.

Mehr Informationen finden Sie in unten stehendem Link.
<https://www.webdesign-crossmedia.de/>